A°. 1936.



N°. 11.

PUBLICATIEBLAD.

BESLUIT *van den 17den Januari 1936, ter uitvoering van artikel 20 van het „Curaçaosch Luchtvaart-besluit 1935", houdende regelen tot vaststelling van een Reglement ter bevordering van de veiligheid van het verkeer met luchtvaartuigen.*

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Curaçao,

Overwegende, dat ter uitvoering van artikel 20 van het „Curaçaosch Luchtvaartbesluit 1935", het noodig is het navolgende vast te stellen.

Heeft, den Raad van Bestuur gehoord, besloten:

HOOFDSTUK I.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.

Dit besluit is van toepassing op alle luchtvaartuigen, welke zich op of boven het rechtsgebied van Curaçao bevinden, alsook op in het Curaçaosch luchtvaartregister ingeschreven luchtvaartuigen, waar deze laatsten zich ook mogen bevinden.

Artikel 2.

1o. Voor de toepassing van de voorschriften in dit besluit wordt verstaan onder:

I. luchtvaartuig: een toestel, dat in den dampkring kan worden gehouden ten gevolge van de krachten, welke de lucht daarop uitoefent;

II. aerostaat: een toestel, dat statisch in de lucht kan worden gehouden;

III. ballon: een aerostaat (vrij of aan een kabel bevestigd), welke niet van een voortstuwingsinrichting is voorzien;

IV. luchtschip: een aerostaat, welke is voorzien van een voortstuwingsinrichting:

V. vliegtuig: een van een voortstuwingsinrichting voorzien toestel, dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken, welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

VI. zweefvliegtuig: een niet van een voortstuwingsinrichting voorzien toestel, dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden tengevolge van reactiekrachten op vlakken, welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

VII. kabelvlieger: een niet van een voortstuwings- noch van een besturingsinrichting voorzien toestel, dat, bevestigd aan een op den grond vastgemaakten kabel, dynamisch in de lucht kan worden gehouden tengevolge van reactiekrachten op vlakken, welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

VIII. kunstvluchten: vluchten, waarbij de bestuurder, door middel van de besturingsinrichtingen, het vliegtuig standen doet aannemen en bewegingen doet uitvoeren, welke afwijken van de bij de normale vlucht voorkomende standen en bewegingen;

IX. acrobatische opstijgingen, onderscheidenlijk landingen: opstijgingen, onderscheidenlijk landingen, welke zoodanig van de normale opstijgingen, onderscheidenlijk landingen, afwijken, dat zij gevaar opleveren hetzij voor het luchtvaartuig zelve, hetzij voor andere luchtvaartuigen, hetzij voor personen of voorwerpen op den grond.

2o. Voor de toepassing van dit besluit gelden de volgende bepalingen:

a. een luchtvaartuig wordt geacht zich „op het water" te bevinden, wanneer een onderdeel van het luchtvaartuig zich in aanraking met het water bevindt;

b. een luchtvaartuig, dat zich in de lucht of op het water bevindt, wordt geacht „varende" te zijn, wanneer het niet aan den grond of aan een vast voorwerp op den grond of in het water is vastgemaakt;

c. een luchtvaartuig, dat varende is in de lucht of op het water, wordt geacht „vaart te loopen", wanneer het snelheid heeft onderscheidenlijk ten opzichte van de lucht of van het water;

d. een luchtvaartuig wordt geacht „niet te kunnen manoeuvreeren", wanneer het niet in staat is bewegingen uit te voeren, welke in dit besluit zijn voorgeschreven;

e. onder „dag" wordt verstaan de tijd tusschen zonsopgang en zonsondergang;

f. onder „nacht" wordt verstaan de tijd tusschen zonsondergang en zonsopgang;

g. onder „landingsterrein" wordt verstaan het voor het opstijgen en landen bestemde gedeelte van een luchtvaartterrein, aangewezen of goedgekeurd ten behoeve van vliegtuigen;

h. onder „zichtbaar" wordt ten aanzien van de te voeren lichten verstaan „zichtbaar bij donkeren nacht en helderen dampkring."

Artikel 3.

1o. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verantwoordelijk voor de nakoming van de voorschriften van dit besluit en is verplicht alle maatregelen te nemen, welke daartoe noodig zijn.

2o. De op den gezagvoerder van een luchtvaartuig toepasselijke voorschriften van dit besluit zijn mede van toepassing op hem, die een luchtvaartuig alleen bedient.

HOOFDSTUK II

Bepalingen betreffende de lichten en dagmerken.

Artikel 4.

1o. De bepalingen betreffende de lichten moeten des nachts worden nagekomen; gedurende dien tijd mogen geen andere lichten, welke aangezien kunnen worden voor de hierna voorgeschreven lichten, worden getoond.

2o. Het voeren door luchtvaartuigen van verblindende lichten op zoodanige wijze, dat daaruit voor andere luchtvaartuigen of vaartuigen gevaar of hinder kan ontstaan, is verboden.

Artikel 5.

1o. Een vliegtuig, dat zich bevindt in de lucht, of op een landingsterrein voor landvliegtuigen, moet de volgende lichten voeren:

a. Aan de rechterzijde een groen licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 Km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmeterie door de lengteas van het vliegtuig en naar voren is gericht en het andere naar rechts is gericht.

b. Aan de linkerzijde een rood licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 Km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig en naar voren is gericht en het andere naar links is gericht.

c. Aan de achterzijde een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar achteren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km zichtbaar zijn in een tweevlashoek van 140o, welke wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke deelen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig.

2o. Indien een der in het eerste lid genoemde lichten, om te voldoen aan de hierboven gestelde bepalingen, door meer lichten moet worden vervangen, behoort de sector van zichtbaarheid van elk van de laatstbedoelde lichten zoodanig te worden beperkt, dat niet meer dan één daarvan van uit één punt zichtbaar is.

3o. Indien een vliegtuig een totale breedte van minder dan 20 meter heeft, kunnen de in het eerste lid genoemde lichten worden vereenigd in één of meer, in het midden geplaatste lampen, mits aan de eischen van het eerste lid betreffende de kleur en de zichtbaarheid wordt voldaan.

Artikel 6.

Een op het water varend vliegtuig moet de volgende lichten voeren:

a. Indien het kan manoeuvreeren en niet wordt gesleept, de

zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 5 en bovendien aan de voorzijde een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar voren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 22Co, welke wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke deelen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het vliegtuig.

b. Indien het wordt gesleept, de zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artikel 4.

c. Indien het niet kan manoeuvreeren, twee roode lichten, daar, waar deze het best zichtbaar zijn, loodrecht boven elkander geplaatst met een tusschenruimte van ten minste 1 M, met dien verstande, dat die lichten rondom op een afstand van ten minste 3 Km moeten zichtbaar zijn, en bovendien, indien het vaart loopt: de zijdelichten en het achterlicht, bedoeld in het eerste lid van artike. 4; indien het niet vaart loopt: het achterlicht, bedoeld in eerste lid van art. 5 onder c.

Artikel 7.

Een vliegtuig, dat voor anker ligt of op het water is vastgemaakt, moet de volgende lichten voeren:

a. In ieder geval in het midden aan de voorzijde, op de plaats, waar dat het best zichtbaar is, een rood licht, loodrecht, met 1 M tusschenruimte, geplaatst boven een wit licht, met dien verstande, dat beide lichten rondom op een afstand van ten minste 2 Km zichtbaar moeten zijn.

b. Indien het een totale lengte van 45 M of meer heeft, aan de achterzijde of in de nabijheid daarvan een wit licht, dat lager dient te zijn geplaatst dan de aan de voorzijde te voeren lichten.

Dit licht moet rondom op een afstand van ten minste 2 Km zichtbaar zijn.

c. Indien het een totale breedte van 45 M of meer heeft, behalve de lichten, genoemd onder a of die, genoemd onder a en b van dit artikel, aan beide zijden een wit licht ten einde de breedte van het vliegtuig aan te geven. Dit licht moet zooveel mogelijk rondom op een afstand van ten minste 2 Km zichtbaar zijn.

Artikel 8.

Een zweefvliegtuig moet in de gevallen, waarin vliegtui-

gen ingevolge de voorschrifften van dit hoofdstuk lichten moeten voeren, een wit licht voeren, dat zooveel mogelijk rondom zichtbaar dient te zijn.

Artikel 9.

Een vrije ballon moet een wit licht voeren, bevestigd op niet minder dan 5 M en niet meer dan 10 M onder de mand. Dit licht moet rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 3 Km.

Artikel 10.

1o. Een kabelballon of een kabelvlieger moet voorzien zijn van twee witte, met een tusschenruimte van 4 M loodrecht boven elkander geplaatste lichten, waarvan het bovenste licht moet zijn aangebracht op ten minste 5 M en ten hoogste 10 M onder de mand of, indien geen mand aanwezig is, onder den onderkant van den ballon of van den vlieger. Zij moeten rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 3 Km.

2o. Bovendien moeten aan den kabel, waaraan de ballon of de vlieger bevestigd is, op afstanden van 300 M, te rekenen van de in het eerste lid bedoelde groep van twee lichten af, zijn aangebracht groepen van twee witte lichten, overeenkomstig die, welke in het genoemde lid zijn omschreven. Indien de onderste groep door wolken wordt bedekt, moet bovendien een groep onder de onderzijde der wolken aangebracht worden. Bovendien moet de plaats van het voorwerp, waaraan de ballon op den grond is vastgemaakt, worden aangeduid door een groep van twee lichten, overeenkomstig die, welke in het eerste lid zijn omschreven.

3o. Overdag moet de kabel van een kabelballon zijn voorzien van windzakken op afstanden van ten hoogste 100 M, te rekenen van de mand, of, indien geen mand aanwezig is, van den onderkant van den ballon af. De windzakken behooren te zijn ter lengte van ten minste 2 M en ten minste 0,2 M in doorsnede en moeten voorzien zijn van afwisselend witte en roode dwarse banen van 0,5 M breedte.

4o. Overdag moet de kabel van een kabelvlieger worden gemerkt op overeenkomstige wijze als in het derde lid is omschreven ten aanzien van den kabel van een kabelballon, dan wel door middel van voldoend stevige papieren wimpels op afstanden van 50 m te rekenen van den onderkant van den vlieger af. De wimpels die eene lengte van ten minste 0,8 m en eene grootste breedte van tenminste 0,3 m behooren te

hebben, moeten worden gekenmerkt door afwisselend witte en roode banen van een breedte van 0,1 m.

Artikel 11.

1o. Onverminderd het bepaalde in artikel 12 moet een luchtschip, dat varende is, de volgende lichten voeren:

a. Aan de voorzijde, een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 220o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke deelen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip.

b. Aan de rechterzijde een groen licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip en naar voren is gericht, en het andere naar rechts is gericht.

c. Aan de linkerzijde een rood licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 8 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip en naar voren is gericht, en het andere naar links is gericht.

d. Aan de achterzijde een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten 5 km zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 140o, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, en in twee gelijke deelen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van het luchtschip.

2o. Indien één der in het eerste lid genoemde lichten om te voldoen aan de hierboven gestelde bepalingen door meer lichten moet worden vervangen, behoort de sector van zichtbaarheid van elk van de laatstbedoelde lichten zoodanig te worden beperkt, dat niet meer dan één daarvan vanuit één punt zichtbaar is.

Artikel 12.

1o. a Een luchtschip, dat varende is en niet kan manoeu-

vreeren (of waarvan de motoren opzettelijk zijn stopgezet), of dat wordt gesleept, moet aan de voor- en achterzijde de in artikel 11, onder a en d genoemde witte lichten voeren en bovendien onder het luchtschip twee met 4 m tusschenruimte loodrecht boven elkander geplaatste roode lichten.

Het bovenste licht moet 8 m onder de stuurgondel worden aangebracht. Beide lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 3 km zichtbaar zijn.

b. Bovendien moeten, wanneer het luchtschip, dat zich in de onder a omschreven omstandigheden bevindt, vaart loopt, de in artikel 11 onder b en c genoemde zijdelichten worden gevoerd.

2o. Overdag moet het luchtschip, dat zich in de a van het eerste lid omschreven omstandigheden bevindt, voorzien zijn van twee zwarte ballen of overeenkomstige zwarte voorwerpen, elk van 0.6 m in doorsnede, welke met een tusschenruimte van 4 m loodrecht boven elkander worden geplaatst en rondom zichtbaar moeten zijn. Zoo noodig kunnen ter voldoening aan deze eischen de teekens dubbel worden aangebracht.

Artikel 13.

a. Een luchtschip, dat aan een landingsmast is gemeerd, moet aan of bij de achterzijde een wit licht voeren, dat rondom op een afstand van ten minste 5 km zichtbaar is.

b. Elk luchtschip, dat boven den grond of boven het water aan een kabel vastligt, moet van voren het in artikel 11 onder a bedoelde witte licht en van achteren het onder d van genoemd artikel bedoelde witte licht voeren. Bovendien moeten het luchtschip en de ankerkabel op overeenkomstige wijze worden verlicht of afgebakend als in artikel 10 ten aanzien van kabelballons is voorgeschreven.

c. Een luchtschip, dat bezig is te meren, zal geacht worden varende te zijn en niet te kunnen manoeuvreeren tot op het oogenblik, dat het geheel vastligt.

Artikel 14.

Indien een der lichten, welke in de voorgaande artikelen ten aanzien van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig zijn voorgeschreven, ophoudt te branden en niet terstond weder kan worden ontstoken, moet dat luchtvaartuig landen, zoo spoedig als het dit zonder gevaar kan doen.

HOOFDSTUK III.

Bepalingen betreffende de seinen.

Artikel 15.

Het geven van andere seinen dan die, welke in dit reglement zijn voorgeschreven of krachtens dit besluit zijn toegelaten en die voor deze seinen zouden kunnen worden gehouden, is verboden.

Artikel 16.

1o. Een luchtvaartuig, dat zonder daartoe genoodzaakt te zijn, bij nacht wenscht te landen op een luchtvaartterrein, waar dienstpersoneel aanwezig is, moet vóór de landing lichtschitteringen vertoonen door middel van een lantaarn of een schijnwerper, niet zijnde een der in het vorige artikelen bedoelde lichten, dan wel een onderbroken geluidsein geven. Bovendien moet het met behulp van den internationalen Morse Code door middel van geluidseinen of lichtseinen een groep van twee letters weergeven, gevormd door de eerste letter van zijn nationaliteitskenmerk en de laatste letter van zijn inschrijvingskenmerk.

2o. Indien de toestemming tot het landen wordt gegeven, zal zulks geschieden door op den grond dezelfde lettergroep te herhalen door middel van een groen licht en dit te doen volgen door groene lichtschitteringen.

3o. Het bepaalde in dit artikel sluit niet uit, dat het verzoek om te landen, alsmede het daarop volgende antwoord in plaats van op de wijze, in de vorige leden aangegeven, langs radiotelegrafischen of radiotelefonischen weg kan worden overgebracht.

4o. In geval een vliegtuig 's nachts is geland op een luchtvaartterrein voor watervliegtuigen, waar dienstpersoneel aanwezig is, zal de toestemming om zich naar de aanlegplaats te begeven worden gegeven door middel van overeenkomstige seinen als die, welke zijn voorzien in het tweede lid van dit artikel, met dien verstande, dat die seinen met een wit licht zullen worden gegeven.

Artikel 17.

Het op den grond afvuren van een rooden lichtkogel of

toonen van een rood schitterend licht geeft te kennen, dat geen enkel luchtvaartuig mag landen.

Artikel 18.

Een luchtvaartuig, dat bij nacht genoodzaakt is om te landen, moet vóór de landing met zijn navigatielichten een aantal korte schitteringen maken.

Artikel 19.

1o. Indien een luchtvaartuig zich in groot en onmiddellijk dreigend gevaar bevindt en dringend hulp behoeft, moet het op eenigerlei wijze trachten de aandacht tot zich te trekken, waartoe het bij voorkeur de volgende noodseinen, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk, moet geven:

a. het internationale sein . . . — — — . . . te geven door middel van optische of radiotelegrafische seinen; bij gebruik van radiotelefonie het noodsein MAYDAY (overeenkomende met de Fransche uitspraak van de uitdrukking „m'aider");

b. het vlaggennoodsein N C van het internationale seinboek;

c. het afstandsein, bestaande uit een vierkante vlag, waarboven of waaronder een bal of een voorwerp, dat op een bal gelijkt;

d. een aangehouden toon met eenig geluidgevend werktuig;

e. een sein bestaande uit het met korte tusschenpoozen één voor één afvuren van witte lichtkogels.

2o. Indien een luchtvaartuig een zeer dringend bericht heeft over te brengen betreffende zijn eigen veiligheid, de veiligheid van een luchtvaartuig, dat in zicht is, of wel van eenig persoon aan boord of in zicht daarvan, zal dat luchtvaartuig dat bericht doen voorafgaan door het internationale spoedsein X X X.

3o. Indien een luchtvaartuig radiotelegrafisch of radiotelefonisch te kennen wenscht te geven, dat het zich in moeilijkheden bevindt, of dat het gedwongen is op het land of op water te dalen, zonder dat onmiddellijke hulp noodig is, zal dat luchtvaartuig het internationale spoedsein PAN geven.

4o. Indien een luchtvaartuig een bericht wil seinen, hetwelk betrekking heeft op de veiligheid der navigatie, of belangrijke inlichtingen wenscht te geven met betrekking tot meteorologische waarschuwingsberichten, zal dat luchtvaartuig dat bericht doen voorafgaan door het internationale veiligheidssein T T T.

5o. De uitzending van de in het eerste lid onder a, het tweede, het derde en het vierde lid van dit artikel genoemde seinen dient te geschieden in overeenstemming met de terzake van het radioverkeer met luchtvaartuigen gegeven voorschriften.

Het in het eerste lid onder a bedoelde noodsein en het in tweede lid bedoelde spoedsein kan slechts met toestemming van den gezagvoerder van het luchtvaartuig worden uitgezonden.

Artikel 20.

Om een luchtvaartuig te waarschuwen, dat het zich in de nabijheid van een verboden gebied bevindt en zijn koers moet veranderen, zullen de navolgende seinen worden gebruikt:

a. overdag drie, met tusschenpoozen van tien seconden af te vuren projectielen, waarvan de zich bij het springen ontwikkelende witte rookwolken tezamen de door het luchtvaartuig te volgen richting aanduiden;

b. des nachts drie, met tusschenpoozen van tien seconden af te vuren projectielen, waarvan de zich bij het springen ontwikkelende lichten of witte sterren tezamen de door het luchtvaartuig te volgen richting aanduiden.

Artikel 21.

1o Om aan een luchtvaartuig het bevel tot landen kenbaar te maken, zullen de volgende seinen worden gebruikt:

a. overdag drie met tusschenpoozen van tien seconden af te vuren projectielen, welke bij het springen een zwarte of gele rookwolk ontwikkelen;

b. des nachts drie met tusschenpoozen van tien seconden af te vuren projectielen, welke bij het springen groene sterren of groen licht ontwikkelen.

2o Om zoo noodig het landen van een ander luchtvaartuig dan dat, waarvoor het bevel tot landen bestemd is, te voorkomen, zal bovendien het laatstbedoelde met tusschenpoozen door een zoeklicht worden beschenen.

Artikel 22.

In geval van nevel, mist, sneeuwval of hevigen regen, hetzij overdag, hetzij des nachts, zal een luchtvaartuig, dat zich

op het water bevindt, de volgende geluidseinen geven:

a. Indien het luchtvaartuig niet ten anker ligt of gemeerd is en zich niet op eigen kracht voortbeweegt, met tusschenpoozen van niet meer dan twee minuten een geluidsein, bestaande uit twee stooten, welke ongeveer vijf seconden duren en gescheiden zijn door een tusschenpooze van ongeveer één seconde;

b. indien het luchtvaartuig ten anker ligt of gemeerd is, het snel luiden met een voldoende heldere klok of gong gedurende ongeveer vijf seconden met tusschenpoozen van ten hoogste één minuut.

HOOFDSTUK IV.

Algemeene bepalingen betreffende het verkeer in de lucht

Artikel 23.

1o. Onverminderd het bepaalde in artikel 48 moeten:

a. vliegtuigen steeds uitwijken voor aerostaten, alsook voor zweefvliegtuigen en kabelvliegers;

b. luchtschepen steeds uitwijken voor ballons, alsook voor zweefvliegtuigen en kabelvliegers.

2o. Een luchtschip, dat niet kan manoeuvreeren, wordt voor de toepassing van dit artikel beschouwd als een vrije ballon.

Artikel 24.

Indien de omstandigheden zulks veroorloven, kan gevaar voor aanvaring met een ander luchtvaartuig worden bemerkt, door nauwlettend de peiling en den elevatiehoek ten opzichte van dat luchtvaartuig waar te nemen. Indien die peiling en die elevatiehoek niet aanmerkelijk veranderen, moet gevaar voor aanvaring geacht worden te bestaan.

Artikel 25.

1o. De uitdrukking „gevaar voor aanvaring" omvat elke kans op een ongeval, veroorzaakt, doordat luchtvaartuigen te dicht in elkanders nabijheid komen.

2o. Elk luchtvaartuig, dat ingevolge deze voorschriften ver-

plicht is om, teneinde een aanvaring te vermijden, voor een ander luchtvaartuig uit te wijken, moet zich op een in verband met de omstandigheden voldoenden afstand van dat luchtvaartuig verwijderd houden.

Artikel 26.

Onverminderd het bepaalde onder a en b van het eerste lid van artikel 23 en in artikel 48 en behoudens de gevallen, waarin vliegtuigen zich in gesloten verband voortbewegen, voorzooverre die vliegtuigen onderling betreft, moet een luchtvaartuig, voorzien van een voorstuwingsinrichting, bij het in acht nemen van de in het voorgaande artikel vermelde bepaling betreffende het gevaar voor aanvaring manoeuvreeren overeenkomstig de in de volgende artikelen gegeven voorschriften, zoodra het waarschijnlijk is, dat het, bij het behouden van zijn koers, binnen een afstand van 200 m aan eenig deel van een ander luchtvaartuig zal voorbijgaan.

Artikel 27.

Indien twee luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinrichting, recht of bijna recht tegen elkander in sturen, moeten beide naar rechts uitwijken.

Artikel 28.

Indien twee luchtvaartuigen, voorzien van een voortstuwingsinrichting, koersen volgen, welke elkander kruisen, moet het luchtvaartuig, dat het andere rechts van zich heeft, voor dit laatste uitwijken.

Artikel 29.

1o. Een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig inhaalt, moet voor het laatst uitwijken door zijn eigen koers naar rechts te verleggen en niet door te duiken.

2o. Een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig nadert van uit een richting, welke met den koers van het laatste een hoek maakt van meer dan 110o, d.w.z. dat het zich ten opzichte daarvan in een zoodanigen stand bevindt, dat het bij nacht geen van de beide zijdelichten van dat luchtvaartuig zou kunnen zien, moet zich gedragen als een luchtvaartuig, dat het laatste inhaalt.

Geen daarop volgende verandering van de peiling tusschen beide luchtvaartuigen zal het inhalende luchtvaartuig tot

een, volgens deze bepalingen, kruisend luchtvaartuig maken, of het ontslaan van de verplichting om op voldoenden afstand van het andere luchtvaartuig te blijven, totdat het laatstgenoemde geheel zal zijn gepasseerd.

3o. Aangezien men overdag op het van achteren naderende luchtvaartuig niet altijd met zekerheid zal kunnen weten, of dit zich ten opzichte van het andere luchtvaartuig vóór of achter de bovenomschreven richting bevindt, moet het eerste in geval van twijfel als een inhalend luchtvaartuig worden beschouwd en uitwijken.

Artikel 30.

1o. Wanneer één der beide luchtvaartuigen tot uitwijken verplicht is, moet het andere zijn oorspronkelijken koers en zijn oorspronkelijke snelheid houden.

2o. Indien echter tengevolge van nevel of andere oorzaken het luchtvaartuig, dat het recht heeft zijn koers te houden, zich zóó dicht bij het tot uitwijken verplichte luchtvaartuig bevindt, dat een aanvaring door een manoeuvre van dit laatste alleen niet meer te vermijden zou zijn, is het eerste ook verplicht om zoodanig te manoeuvreeren, als ter voorkoming van een aanvaring noodig is.

Artikel 31.

Elk luchtvaartuig, dat volgens deze bepalingen gehouden is voor een ander luchtvaartuig uit te wijken, moet, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden voor het andere langs te gaan.

Artikel 32.

Ten einde het verhoogde gevaar voor aanvaring, dat aanwezig is op en in de nabijheid van luchtroutes, te beperken, moeten, indien zulks mogelijk zal zijn en zonder gevaar zal kunnen geschieden, de in de volgende artikelen voorgeschreven bepalingen worden nagekomen.

Artikel 33.

Een luchtvaartuig, dat zich op het kompas voortbeweegt langs de rechte lijn, welke twee punten verbindt van eene algemeene gebruikte luchtroute, moet op een afstand van tenminste 500 m ter rechterzijde van die lijn koers houden.

Artikel 34.

Een luchtvaartuig dat een aangegeven luchtroute volgt, moet op een afstand van ten minste 300 m ter rechterzijde van die luchtroute blijven.

Artikel 35.

Een luchtvaartuig, dat in de nabijheid van een luchtroute een terreinafscheiding (b. v. een weg, een kustlijn e.d.), geen deel uitmakende van eene luchtroute, volgt, moet tenminste 300 m ter rechterzijde van die terreinafscheiding blijven.

Artikel 36.

Een luchtvaartuig mag zich niet ter linkerzijde van en evenwijding aan een luchtroute, lijn of terreinafscheiding, als bedoeld in een der artikelen 32, 33, 34 en 35, voortbewegen, dan op zoo grooten afstand daarvan, dat luchtvaartuigen, welke op de voorgeschreven wijze rechts van zoodanige luchtroute, lijn of terreinafscheiding houden, vermeden worden.

Artikel 37.

Een luchtvaartuig zal, indien het een luchtroute, lijn of terreinafscheiding, als bedoeld in een der artikelen 32, 33, 34 en 35, moet kruisen, zulks zoo snel mogelijk onder een rechten hoek en op eene in verband met de veiligheid zoo groot mogelijk hoogte, doen.

Artikel 38.

Indien vliegtuigen zich in gesloten verband voortbewegen, zullen zij door andere luchtvaartuigen voor de nakoming der bepalingen van de artikelen van dit hoofdstuk als één geheel worden beschouwd; degene, die als gezagvoerder over zulk een verband van vliegtuigen is aangewezen, dan wel als leider daarvan optreedt, moet de voortbeweging daarvan zoodanig leiden, dat alle tot het verband behoorende vliegtuigen de bepalingen van de bovengenoemde artikelen kunnen nakomen.

Artikel 39.

Een luchtvaartuig mag niet van het land of het water op-

stijgen, zoolang er gevaar bestaat voor aanvaring met een luchtvaartuig, dat bezig is te landen.

Artikel 40.

1o Een luchtvaartuig, dat zich in een wolk, in nevel, in mist of in andere omstandigheden van slecht zicht bevindt, moet voorzichtig manoeuvreeren met zorgvuldige inachtneming van de bestaande omstandigheden en toestanden.

2o. Een luchtvaartuig, dat onder wolken vliegt, moet, indien zulks mogelijk zal zijn en zonder gevaar zal kunnen geschieden, zóó ver beneden de wolkenbasis blijven, als noodig is om goed te kunnen waarnemen en waargenomen te worden.

Artikel 41.

Met het oog op de toepassing van de bepalingen van de artikelen van dit hoofdstuk moet de bestuurder van een vliegtuig, behoudens in bijzondere omstandigheden, hetzij in het midden van het vliegtuig, hetzij links in het vliegtuig zijn gezeten.

HOOFDSTUK V.

Bijzondere bepalingen betreffende het verkeer op of in de nabijheid van luchtvaartterreinen.

§ 1.

Luchtvaartterreinen voor landvliegtuigen.

Artikel 42.

Alvorens op een voor het algemeene luchtverkeer aangewezen luchtvaartterrein te landen, moet een vliegtuig tenminste een halven cirkel om dat luchtvaartterrein beschrijven; tot het uitvoeren van de landing mag slechts worden overgegaan, indien deze naar het oordeel van den gezagvoerder van het vliegtuig zonder gevaar voor aanvaring zal kunnen geschieden.

Artikel 43.

Een vliegtuig, dat bij het opstijgen van of bij het landen op een luchtvaartterrein een bocht moet maken, moet dat

ruim buiten het landingsterrein doen en naar links, d. w. z. in tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk, met dien verstande, dat bij het maken van de bocht het landingsterrein zich steeds aan de linkerzijde van het vliegtuig dient te bevinden.

Artikel 44.

Behalve bij het landen en opstijgen of bij het vliegen op een hoogte van meer dan 2000 m boven den grond is het aan vliegtuigen verboden over het landingsterrein te vliegen.

Een vliegtuig, dat op een afstand van minder dan 4000 m van het dichtstbijgelegen punt van het landingsterrein vliegt, moet, tenzij het zich op een hoogte van meer dan 2000 m bevindt, zoodanig vliegen, dat het landingsterrein zich steeds aan de linkerzijde van het vliegtuig bevindt.

Artikel 45.

1o Het is verboden op een voor het algemeene luchtverkeer aangewezen luchtvaartterrein acrobatische opstijgingen of landingen uit te voeren.

2o Tenzij een vliegtuig zich op een hoogte van meer dan 2000 m bevindt, is het verboden binnen een afstand van 4000 m van het dichtsbijzijnde punt van een luchtvaartterrein, als in eerste lid bedoeld, met dat vliegtuig kunstvluchten te verrichten.

Artikel 46.

1o. Een vliegtuig, dat landt op of opstijgt van een luchtvaartterrein, moet zulks doen tegen den wind in, uitgezonderd in die gevallen, waarin de gesteldheid van het terrein daartegen beletsel vormt.

2o. Ingeval op een luchtvaartterrein door middel van een sein of inrichting is aangeduid, dat er windstilte heerscht, moet worden geland en opgestegen in de aangegeven richting, met dien verstande, dat, indien op dat terrein aanwezig is een inrichting tot aanduiding van de windrichting in den vorm van een T (landing-T), moet worden geland en opgestegen in een lijn evenwijdig aan het staande been van de T, en in de richting van den voet naar den top van de T.

3o. Onder windstilte wordt in het tweede lid begrepen wind met een snelheid van ten hoogste 2.5 m per seconde (9 km per uur).

4o. Wanneer op een luchtvaartterrein een teeken is uitgelegd, bestaande uit een rood vierkant bord, voorzien van een volgens de diagonalen aangebracht geel kruis, is het verboden op dat luchtvaartterrein te landen.

Artikel 47.

Indien meer vliegtuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen met de bedoeling daarop te landen, moet een zich hooger bevindend vliegtuig een zich lager bevindend vliegtuig mijden en bij de landing de voorschriften van artikel 29 betreffende het inhalen toepassen.

Artikel 48.

Voor een vliegtuig, dat bezig is te landen, moet te allen tijde worden uitgeweken.

Artikel 49.

1o. Een vliegtuig, dat op een luchtvaartterrein landt, of daarvan opstijgt, moet met inachtneming van het bepaalde in artikel 46, ter linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig, dat reeds is geland of bezig is op te stijgen, dan wel op het punt is zulks te doen.

2o. Een vliegtuig, dat zich over landingsterrein voortbeweegt moet dit doen in de richting, waarin moet worden geland.

Artikel 50.

1o. indien zich ongeveer in het midden van het landingsterrein een witte gevulde vijfpuntige ster bevindt, moet dat gedeelte geacht worden door een denkbeeldig verticaal vlak, evenwijdig aan de windrichting te zijn verdeeld in twee gelijke of nagenoeg gelijke zones. De zone, welke zich ten opzichte van een tegen den wind in front makende toeschouwer rechts van het denkbeeldige vlak bevindt, is bestemd voor het landen, die welke zich links van dat vlak bevindt, voor het opstijgen.

2o. Een vliegtuig, dat op een luchtvaartterrein, als in het eerste lid bedoeld, wil landen, moet zulks, met inachtneming van het bepaalde in artikel 46, doen in het linkergedeelte van de voor het landen bestemde zone, doch het moet daarbij ter linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig, dat reeds is geland.

3o. Een vliegtuig, dat van een luchtvaartterrein, als in het eerste lid bedoeld, wil opstijgen, moet zulks met inachtneming van het bepaalde in artikel 46, doen in het linkergedeelte van de voor het opstijgen bestemde zone, doch het moet daarbij ter linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig, dat bezig is op te stijgen, dan wel op het punt is zulks te doen.

4o. De in het eerste lid bedoelde ster, waarvan de punten behooren samen te vallen met de hoekpunten van een regelmatige vijfhoek, moet zijn beschreven in een cirkel van ten minste 15 m middellijn.

§ 2.

Luchtvaartterreinen voor watervliegtuigen.

Artikel 51.

Een vliegtuig, dat bij het opstijgen van of bij het landen op het landingsterrein een bocht maakt, moet dat naar links doen, d.w.z. in tegengestelde richting van de wijzers van een uurwerk.

Artikel 52.

Behalve bij het landen en opstijgen of bij het vliegen op een hoogte van meer dan 700 m boven het aardoppervlak is het aan vliegtuigen verboden over het landingsterrein te vliegen.

Een vliegtuig, dat op een afstand van minder dan 4000 m van het dichtsbijgelegen punt van het landingsterrein vliegt, moet, tenzij het zich op een hoogte van meer dan 700 m bevindt, zoodanig vliegen, dat het landingsterrein zich steeds aan de linkerzijde van het vliegtuig bevindt.

Artikel 53.

1o Voor een vliegtuig, dat bezig is te landen, moet te allen tijde worden uitgeweken.

2o. Zoodra een vliegtuig geland is, moet het vrij baan maken voor elk vliegtuig, dat bezig is te landen of op het punt staat op te stijgen.

3o. Een vliegtuig, dat is geland en zijn snelheid zoodanig heeft verminderd, dat het gemakkelijk op het water kan manoeuvreeren, moet, in geval het zich naar de aanlegplaats wil be-

geven, zulks doen door zich, voorzooverre noodig naar links draaiende, naar den rand van het terrein te begeven en den den rand volgende, het midden van het terrein aan de linkerhand te houden.

4o. Wanneer een vliegtuig 's nachts is geland op een luchtvaartterrein, waar dienstpersoneel aanwezig is, moet het, alvorens zich overeenkomstig het vorig lid naar de aanlegplaats te begeven, op en neer houden en het in het vierde lid van artikel 16 bedoelde sein afwachten.

Artikel 54.

Een vliegtuig, dat wil landen of opstijgen, moet met inachtneming van het bepaalde in artikel 46, jo. artikel 55, ter linkerzijde voldoende ruimte laten voor elk vliegtuig, dat reeds is geland en aan zijn rechterzijde zoo groot mogelijke ruimte laten, ten einde een ander vliegtuig gelegenheid tot landen of opstijgen te geven.

Artikel 55.

Het bepaalde in de artikelen 42, 46, 47 en in artikel 52 is op luchtvaartterreinen voor watervliegtuigen van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK VI.

Bepalingen van algemeenen aard

Artikel 56.

Een luchtvaartuig, aan boord waarvan door een der leden van de bemanning bemerkt wordt, dat het zich boven een verboden gebied bevindt, moet:

a. een noodsein geven, als bedoeld in artikel 19 van dit besluit.

b. zich zoo spoedig mogelijk buiten het verboden gebied begeven en landen op het dichtsbijzijnde luchtvaartterrein.

Artikel 57.

Een luchtvaartuig moet zoo spoedig mogelijk landen, indien het bevel daartoe gegeven wordt:

a. op de wijze, als aangegeven in artikel 21 van dit besluit;

b. door middel van optische, radiotelegrafische of radiotelefonische seinen.

Artikel 58.

1o. Het is verboden met een vliegtuig boven de bebouwde kom eener gemeente te vliegen, anders dan op een zoodanige hoogte, dat het mogelijk zal zijn om met stopgezetten motor of stopgezette motoren buiten die bebouwde kom te landen.

2o. In elk geval mag met een vliegtuig boven de bebouwde kom eener gemeente niet op een geringere hoogte dan 400 m boven den grond worden gevlogen.

3o. Het is verboden met een vliegtuig boven menschenverzamelingen te vliegen op een geringer hoogte dan 100 m boven den grond.

Artikel 59.

Het is verboden met een vliegtuig boven de bebouwde kom eener gemeente en boven een menschenverzameling kunstvluchten uit te voeren.

Artikel 60.

Het is verboden tijdens een vlucht een ander op het aardoppervlak waarneembaar geluid voort te brengen of te doen voortbrengen, dan ontstaat bij een normaal gebruik van een luchtvaartuig.

Artikel 61.

Het is verboden met een luchtvaartuig voorwerpen in de lucht te sleepen of te doen sleepen, welke niet behooren tot de noodzakelijke uitrusting van dat luchtvaartuig.

Van het bepaalde in het eerste lid kan door den Gouverneur ontheffing worden verleend.

HOOFDSTUK VII.

Slot- en Strafbepalingen.

Artikel 62.

1o. Elk luchtvaartuig, dat door eigen kracht op het water manoeuvreert, zal worden beschouwd als een stoomvaartuig.

2o. Zulk een luchtvaartuig moet de lichten voeren overeenkomstig de bepalingen van dit besluit en niet de lichten, welke voor stoomvaartuigen zijn voorgeschreven, en zal, uitgezonderd in de bijzondere hiervoren in de artikelen 19 en 22 omschreven gevallen, niet de geluidseinen toepassen, welke voor stoomvaartuigen zijn voorgeschreven, noch geacht worden die geluidseinen te hooren.

Artikel 63.

Bij het naleven van de bepalingen, vervat in de artikelen 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 en 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, moet behoorlijk worden acht gegeven zoowel op de aan de navigatie verbonden gevaren, op het gevaar voor aanvaringen, als op alle bijzondere omstandigheden, welke ter voorkoming van onmiddellijk gevaar een afwijking van de bedoelde bepalingen noodzakelijk mochten maken.

In het bijzonder dient in het oog te worden gehouden, dat het in nauwe vaarwaters voor stoomvaartuigen moeilijk kan zijn om de manoeuvres uit te voeren, welke noodig zijn om aanvaringen met luchtvaartuigen te voorkomen.

Artikel 64.

De bepalingen van dit besluit sluiten in geen geval uit de verplichting tot het nakomen van bijzondere door het bevoegde gezag uitgevaardigde voorschriften met betrekking tot het geven van verdere seinen of het voeren van andere lichten en kenmerken. Evenmin sluiten zij uit het gebruik van door den eigenaar van een luchtvaartuig met machtiging van den Gouverneur aangenomen herkenningsseinen, die naar behooren zijn bekend gemaakt.

Artikel 65.

De bepalingen van dit besluit ontheffen in geen geval van de verplichting tot het nakomen van de bijzondere voorschriften, welke met betrekking tot het verkeer met luchtvaartuigen in de nabijheid van luchtvaartterreinen of andere plaatsen mochten zijn uitgevaardigd.

Artinel 66.

Noch de eigenaar of de houder, noch de gezagvoerder of eenig ander lid van de bemanning van een luchtvaartuig

zal zich op de bepalingen van dit besluit kunnen beroepen, teneinde te worden ontheven van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen, welke mochten voortvloeien uit eenige nalatigheid in het voeren van lichten, het geven van seinen, het houden van goeden uitkijk of uit veronachtzaming van die maatregelen van voorzorg, welke volgens de praktijk van het verkeer met luchtvaartuigen of naar aanleiding van bijzondere omstandigheden behooren genomen te worden.

Artikel 67.

Dit besluit kan worden aangehaald onder den titel „Luchtverkeersreglement" of „L.V.R.".

Artikel 68.

Overtreding van eenig in dit besluit uitgevaardigd verbod wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste één jaar of geldboete van ten hoogste drie duizend gulden.

Artikel 69.

Met de opsporing van overtredingen van eenig artikel van dit besluit zijn behalve de ingevolge art. 8 v/h Wetboek van Strafvordering voor het gebiedsdeel van Curaçao daartoe bevoegde personen, belast: de leden van de Commissie van Toezicht op de Luchtvaart, de havenmeester, loodsen en hulploodsen; de officieren der Koninklijke Marine en de officieren van het Nederlandsche en Nederlandsch-Indische leger, die hunne processen-verbaal aan den bevoegden Ambtenaar van het Openbaar-Ministerie doen toekomen.

Artikel 70

Dit besluit treedt in werking met ingang van den dag der inwerkingtreding van het Curaçaosch Luchtvaart besluit 1935.

Gegeven te Willemstad, den 17den Januari 1936.

VAN SLOBBE.

De Gouvernements-Secretaris,

GRONEMEIJER.

Uitgegeven den 28sten Januari 1935.
De Gouvernements-Secretaris,
GRONEMEIJER.

[illegible]

Artikel 67.

Dit besluit kan worden aangehaald onder den titel „Luchtverkeersreglement" of „L.V.R.".

Artikel 68.

Overtreding van [illegible] dit besluit [illegible] wordt [illegible] met hechtenis van ten [illegible] of geldboete van ten hoogste [illegible] gulden.

Artikel 69.

Met de opsporing van de overtredingen van [illegible] dit besluit, zijn behalve de ingevolge art. 8 van het Wetboek van Strafvordering voor het gebiedsdeel van Curaçao daartoe bevoegde personen, belast: de leden van de Commissie van Toezicht op de Luchtvaart, de havenmeesters, [illegible] de officieren der Koninklijke Marine, de officieren van het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger, alsmede [illegible] van den [illegible] het Hoofd [illegible] Minister [illegible] aangewezen.

Artikel 70.

Dit besluit treedt in werking met ingang van den dag der inwerkingtreding van het Curaçaosch Luchtvaartbesluit 1935.

Gegeven te Willemstad, den 15den Januari 1935.

VAN SLOBBE.

De Gouvernements-Secretaris,
GROENEMEIJER.

Uitgegeven den 16den Januari 1935.
De Gouvernements-Secretaris,
GROENEMEIJER.